Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX | Warszawa, 21 lutego 1938 r. | Nr 16.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

DZIAŁ OGÓLNY I OSOBOWY.

171.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1938 r. w sprawie przyznania butów skórzanych pracownikom służby ochrony kolei.

Na podstawie § 13 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr 4, poz. 24) zarządzam co następuje:

§ 1. W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 31 lipca 1935 r. nr 6/57/51/35 w sprawie odzieży służbowej organów ochrony kolei (Dz. Urz. M. K. nr 29, poz. 153) skreśla się w ustępach A. I i II wyrazy: „sztylpy skórzane", i wpisuje się w to miejsce wyrazy: „buty skórzane".

§ 2. Zarządzenie niniejsze obowiązuje z dniem 1 stycznia 1938 r. z tym, że pracownikom, którym wydano sztylpy przysługują buty skórzane po upływie czasu noszenia sztylp.

Nr P. 6/57/82/37.

172.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 grudnia 1937 r. o zaliczkach na wynagrodzenie dla pracowników umownych P.K.P.

§ 1. (1) Pracownikom umownym stałym, miesięcznie płatnym, z którymi zawarto umowę o pracę na czas nieokreślony, mogą być udzielane zaliczki na wynagrodzenie na zasadach, określonych w zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 15 listopada 1937 r. o zaliczkach na uposażenie pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. Urz. M. K. nr 68, poz. 586) z tym zastrzeżeniem, że udzielenie zaliczki może nastąpić pod warunkiem zabezpieczenia jej bądź hipotecznie, bądź za poręką dwóch wypłacalnych ręczycieli; za ręczycieli należy uważać tylko tych pracowników wymienionych w ust. 1) § 1 wymienionego zarządzenia, którzy nabyli prawo do zaopatrzenia emerytalnego.

(2) Pracownicy umowni, którzy otrzymują zaopatrzenie emerytalne ze Skarbu Państwa z tytułu poprzedniej służby państwowej, samorządowej lub w przedsiębiorstwach państwowych, winni ponadto przed udzieleniem zaliczki złożyć deklarację, mocą której wyrażą zgodę na potrącanie rat zaliczki również i z zaopatrzenia emerytalnego, w przypadku rozwiązania z nimi umowy o pracę.

§ 2. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr P. 6/53/3/37.

173.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 lutego 1938 r. o zmianie podziału czynności między Dep. III i IV Ministerstwa Komunikacji w sprawie premiowania pracowników za wyzyskanie ładowności wagonów zbiorowych i pociągów.

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 30 marca 1933 r. o szczegółowym podziale czynności między departamenty, biura i Gabinet Ministra w Ministerstwie Komunikacji (Dz. Urz. M. K. nr 7, poz. 59), w brzmieniu zarządzenia z dnia 22 maja 1936 r. (Dz. Urz. M. K. nr 32, poz. 154) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 6 rozdz. III 4, pkt 13) otrzymuje brzmienie następujące:

„sprawy organizacji przewozu drobnicy (w porozumieniu z Dep. IV), oraz sprawy premiowania pracowników za wyzyskanie ładowności wagonów zbiorowych;";

2) w § 7 rozdz. IV 3 w pkt. 5) zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„sprawy premiowania pracowników za wyzyskanie obciążenia lub składu pociągów towarowych oraz dokonywanie odnośnej kontroli;".

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr O. Org. 112/4/38.

174.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 stycznia 1938 r. nr 15 w sprawie stosowania zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 30 grudnia 1936 r. o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie.

W związku z zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 30 grudnia 1936 r. o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie (Dz. Urz. M. K. nr 70, poz. 360), w brzmieniu zarządzenia z dnia 24 lipca 1937 r. (Dz. Urz. M. K. nr 28, poz. 216), wyjaśnia się:

do § 2

ust. (2) pkt 1) i 2)

W przypadku przyjazdu pociągu do stacji zdania parowozu lub do stacji zwrotnej przed czasem, określonym w rozkładzie jazdy, oblicza się dodatek za czas, określony w rozkładzie jazdy, a nie za faktyczny czas jazdy.

W razie zmiany numeracji pociągu na jednej ze stacji przejściowych, na której nie następuje ani zdanie ani przyjęcie parowozu, zalicza się drużynie czas postoju z parowozem na danej stacji do czasu służby w drodze na parowozie. Dodatek godzinowy za czas służby w drodze na parowozie oblicza się w tym przypadku za czas od chwili wyjazdu pociągu z pierwszą numeracją ze stacji objęcia parowozu, do chwili przyjazdu danego pociągu z ostatnią numeracją na stację zdania parowozu, według rozkładu jazdy.

W razie zmiany rodzaju pociągu, która powoduje przyznanie innej stawki dodatku godzinowego, (numer pociągu pasażerskiego ulega zmianie na towarowy lub odwrotnie), nie bierze się w rachunbę czasu postoju na stacji zmiany rodzaju pociągu, a dodatek godzinowy za czas jazdy oblicza się dla każdego pociągu oddzielnie.

Jeżeli drużyna na stacji zmiany rodzaju pociągu pozostaje na parowozie bez zdania parowozu, przyznaje się drużynie za czas postoju dodatek, przewidziany w § 2 ust. (3). W razie wykonywania w tym czasie pracy manewrowej, przyznaje się drużynie dodatek, przewidziany w § 2 ust. (11) pkt. 3).

ust. (2) pkt. 3).

Jeżeli czas postoju drużyny między przyjazdem a odjazdem na stacji zdania parowozu jest krótszy od czasu, ustalonego na przygotowanie i zdanie parowozu w danej parowozowni,

przyznaje się drużynie dodatek za przygotowanie i zdanie parowozu w granicach faktycznego czasu postoju.

Przy próbach parowozów, wychodzących z naprawy, nie przysługuje dodatek za przygotowanie lub zdanie parowozu.

Drużynie, obsługującej parowozy luzem, przysługuje dodatek za przygotowanie lub zdanie porowozu.

ust. (3).

W razie opóźnionego lub wcześniejszego przyjazdu pociągu do stacji zwrotnej, w której nie następuje zdanie parowozu, czas postoju drużyny z parowozem należy liczyć od chwili faktycznego przyjazdu do chwili odjazdu pociągu, określonego w służbowym rozkładzie jazdy.

Za postój drużyny z parowozem na stacji macierzystej przy pociągach zdawczych (od pociągu do pociągu) nie przysługuje dodatek godzinowy.

ust. (4).

Opóźnienie pociągu, powstałe na stacji macierzystej danej drużyny, wlicza się do opóźnienia, powstałego w drodze przed przybyciem na stację zdania pociągu.

ust. (10) pkt 2).

Palaczom wagonów ogrzewczych (parników) nie przysługuje dodatek za przygotowanie lub zdanie parnika. W razie ogrzewania parnikiem składów pociągów na stacjach zwrotnych, przyznaje się palaczom dodatek, przewidziany w ust. (3) § 2 dla palacza (trzeciaka).

ust. (11).

Drużynie manewrowej nie przysługuje dodatek za przygotowanie lub zdanie parowozu manewrowego.

Za czas przerwy pracy manewrowej, stwierdzonej jako rezerwa, nie należy się dodatek godzinowy.

ust. (12).

Zmniejszoną o 50% stawkę dodatku godzinowego, ustalonego za obsługę pociągów towarowych, stosuje się tylko za te pociągi gospodarcze (robocze), które nie przekraczają granic jednego i tego samego węzła lub wysyłane są do pracy na linię z materiałem kolejowym. Wszystkie inne pociągi gospodarcze, które przewożą materiały kolejowe poza granicą jednego i tego samego węzła, a na linii nie pracują, uznaje się za pociągi towarowe i opłaca się pełną stawkę dodatku godzinowego. Do pociągów towarowych zalicza się również pociągi gospodarcze, do których doczepione są wagony z przesyłkami handlowymi.

ust. 13).

Dodatek za ogrzewanie składów pociągów parowozami, wyłącznie do tego celu wyznaczonymi , przysługuje w parowozowni głównej oraz w parowozowniach zwrotnych, w których następuje zdanie parowozu.

Za ogrzewanie składów pociągów parowozem pociągowym na stacji zwrotnej, na której nie nastąpiło zdanie parowozu, należy się drużynie dodatek, przewidziany w § 2 ust. (3).

Za płukanie parowozu lub tłoczenie wody przez parowóz (oddawanie pary do pulsometra) i inne czynności nie wymienione w zarządzeniu wyżej przytoczonym, nie należy się dodatek godzinowy.

Nr P. 6/40/1/38.

175.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 stycznia 1938 r. nr 16 w sprawie stosowania zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 30 grudnia 1936 r. o dodatkach dla drużyn konduktorskich za czas służby przy pociągach.

W związku z zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 30 grudnia 1936 r. o dodatkach dla drużyn konduktorskich za czas służby przy pociągach (Dz. Urz. M. K. nr 70, poz. 359), w brzmieniu zarządzenia z dnia 24 lipca 1937 r. (Dz. Urz. M. K. nr 28, poz. 215), wyjaśnia się:

do § 2 — ust. (2) pkt 1) i 2).

W przypadku przyjazdu pociągu do stacji zdania pociągu lub do stacji zwrotnej przed czasem, określonym w rozkładzie jazdy, oblicza się dodatek za czas określony w rozkładzie jazdy, a nie za faktyczny czas jazdy.

W razie zmiany numeracji pociągu na jednej ze stacji przejściowych, na której nie następuje ani zdanie ani objęcie pociągu, zalicza się drużynie czas postoju na danej stacji do czasu służby w drodze przy pociągach. Dodatek godzinowy za czas służby w drodze przy danym pociągu oblicza się za czas od chwili wyjazdu pociągu z pierwszą numeracją ze stacji objęcia, do chwili przyjazdu danego pociągu z ostatnią numeracją na stację zdania pociągu, według rozkładu jazdy.

W razie zmiany rodzaju pociągu, która powoduje przyznanie innej stawki dodatku godzinowego (numer pociągu pasażerskiego ulega zmianie na towarowy lub odwrotnie), nie bierze się w rachubę czasu postoju na stacji zmiany rodzaju pociągu, a dodatek godzinowy za czas jazdy oblicza się dla każdego pociągu oddzielnie.

Za czas pracy przy obsługiwaniu bocznic szlakowych, nie przechodzącymi na szlak pociągami towarowymi, oblicza się dodatek godzinowy oddzielnie za czas jazdy w obu kierunkach i oddzielnie za czas pracy manewrowej na bocznicy, jako na stacji zwrotnej.

Za czas służby przy pociągach przemysłowych na bocznicach przysługuje dodatek godzinowy tylko wtedy, gdy bocznica oddalona jest od stacji, obsługującej te pociągi co najmniej

2 km i tylko za te pociągi, przy których prowadzi się raporty z jazdy.

ust. (3).

Opóźnienie pociągu, powstałe na stacji macierzystej danej drużyny, zalicza się do opóźnienia, powstałego w drodze przed przybyciem na stację zdania pociągu.

ust. (8).

Członkom drużyny konduktorskiej, którzy jako zbędni do hamowania na pewnych odcinkach przy danym pociągu jadą luzem i z powodu powiększenia składu pociągu na jednej z następnych stacji są powoływani do pełnienia czynności służbowych dla ochrony składu pociągu podczas postoju na stacjach, albo do wykonywania pracy manewrowej, naładunkowej lub wyładunkowej przy danym pociągu, przysługuje za cały czas służby w drodze przy tym pociągu dodatek godzinowy, przewidziany w ust. (1) lit. b), zamiast dodatku, przewidzianego w ust. (7).

ust. (9).

Zmniejszoną o 50% stawkę dodatku godzinowego, ustalonego za obsługę pociągów towarowych, stosuje się tylko za te pociągi gospodarcze (robocze), które nie przekraczają granic jednego i tego samego węzła lub wysyłane są do pracy na linie z materiałem kolejowym. Wszystkie inne pociągi gospodarcze, które przewożą materiały kolejowe poza granice jednego i tego samego węzła, a na linii nie pracują, uznaje się za pociągi towarowe i opłaca się pełną stawkę dodatku godzinowego. Do pociągów towarowych zalicza się również pciągi gospodarcze, do których doczepione są wagony z przesyłkami handlowymi.

Nr P. 6/39/1/38.

176.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 stycznia 1938 r., nr 17 o podziale pracowników przedsiębiorstwa „P.K.P.".

(1) Ze względu na rodzaj stosunku służbowego pracownicy przedsiębiorstwa „P.K.P." dzielą się na:

1) pracowników, pozostających w stosunku służbowym publiczno-prawnym,

2) pracowników, pozostających w stosunku służbowym prywatno-prawnym (umownym).

(2) Do kategorii, wymienionej w ust. (1) pkt. 1), należą pracownicy, objęci rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „P.K.P." (Dz. U. R. P. nr 4, poz. 23), którzy w myśl § 1 tego rozporządzenia dzielą się na:

1) pracowników etatowych,

2) pracowników stałych,

3) praktykantów.

(3) Do kategorii, wymienionej w ust. (1) pkt. 2) należą pracownicy, zatrudnieni na podstawie umowy o pracę, zwani pracownikami umownymi, a objęci rozporządzeniami Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. nr 35, poz. 323) i o umowie o pracę robotników (Dz. U. R. P. nr 35, poz. 324), na obszarze zaś województwa śląskiego — przepisami Kodeksu Zobowiązań (Dz. U. R. P. z 1933 r. nr 82, poz. 598). W myśl tych przepisów pracownicy umowni dzielą się na dwie kategorie:

1) pracowników umysłowych,

2) robotników.

(4) Za umownych pracowników umysłowych w rozumieniu ust. (3) pkt. 1) uważa się pracowników umownych, zatrudnionych na stanowiskach pracowników umysłowo pracujących w rozumieniu § 47 ust. (1) i (3) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „P.K.P." (Dz. U. R. P. nr 4, poz. 23) oraz pracowników umownych, spełniających inne czynności służbowe, którzy odpowiadają warunkom art. 2 lub 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. nr 35, poz. 323). Innych pracowników umownych uważa się za umownych robotników w rozumieniu ust. (3) pkt. 2).

(5) Ze względu na czas, przez który zamierza się zatrudniać pracownika oraz ze względu na czas trwania pracy, przy której jest zatrudniony, umowni pracownicy umysłowi oraz umowni robotnicy dzielą się na:

1) stałych — przyjętych na czas nieograniczony (na stałe) do pracy stałej t.j. trwającej przez cały rok bez przerwy,

2) niestałych — przyjętych na krótszy od roku okres wzmożenia pracy stałej (np. pracy: przy naprawie taboru, w służbie ruchu, w służbie handlowo-taryfowej itp.),

3) sezonowych—przyjętych do pracy, trwającej normalnie tylko pewną część roku (sezon), na czas trwania tej pracy.

(6) Przynależność umownego pracownika umysłowego oraz umownego robotnika do jednej z trzech kategorii, określonych w ust. (5) ustala się w zawartej z pracownikiem umowie o pracę lub w książeczce obrachunkowej, a zmiany powyższego ustalenia dokonywa się w trybie zmiany tej umowy albo części umownej książeczki obrachunkowej.

(7) Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

(8) Dotychczasowi pracownicy kontraktowi, czasowi i sezonowi winny być przemianowani w terminie do dnia 31 marca 1938 r. w myśl ust. (5) i (6) przez władze, które zawarły umowy o pracę z tymi pracownikami.

Nr P 8/5/1/38.

DZIAŁ FINANSOWY.

177.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 stycznia 1938 r. w sprawie reklamacji przewozowych w komunikacji bezpośredniej.

Wobec objęcia z dniem 1 stycznia 1938 r. przez Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe Sp. Akc. w Paryżu eksploatacji kolei Herby Nowe — Gdynia, należy reklamacje dotyczące nadpłat z przewozów osób, bagażu, przesyłek ekspresowych i towarowych, dokonanych po 1 stycznia 1938 w komunikacji ze wspomianą koleją kierować:

1) do Dyrekcji Kolei Herby Nowe — Gdynia w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 63, o ile należności przewozowe uiszczono na stacjach Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego,

2) do Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P. w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 63 o ile należności przewozowe uiszczono na stacjach P. K. P.

Centralne Biuro Rozrachunków P.K.P. załatwia ponadto wszystkie reklamacje i refakcje z przewozu przesyłek towarowych ze stacyj lub do stacyj:

a) Gdynia, Gdynia Chylonia, Gdynia Port Centralny, Gdynia Port Wolny Obszar Celny, Gdynia Orłowo, Gdynia Port Węglowy, Gdynia Port Oksywie, Gdynia Dworzec Morski,

b) Gdańsk Lege Tor, Gdańsk Olivaer Tor, Gdańsk Ohra, Gdańsk Langfur, Gdańsk Kaiserhafen, Gdańsk Holm, Gdańsk Troyl, Gdańsk Strohdeich, Gdańsk Neufahrwasser Weichselbahnhof, Gdańsk Neufahrwasser Zollinland, Gdańsk Neufahrwasser Freibezirk, Gdańsk „RDZ", Gdańsk Westerplatte.

Reklamacje o zwrot należności za bilety wydane przez biura podróży (Orbis, Wagon Lits Cook) **należy kierować do Dyrekcji O.K.P. w Warszawie.**

Reklamacje o odszkodowanie z tytułu uszkodzeń, braków, zaginięcia towarów i przekroczenia terminów dostawy oraz reklamacje z tytułu postojowego należy kierować do właściwych Dyrekcyj O.K.P.

Nr F. D. II-60/2.

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY.

178.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 lutego 1938 r. nr 18 w sprawie utworzenia przy Centralnym Laboratorium Badawczym samodzielnego referatu ekspertyz dokumentów.

Z dniem 3 stycznia r.b. powołany został do życia zgodnie z § 24 ust. (2) Statutu Organizacyjnego Centralnego Biura Zakupów, Centralnego Biura Odbiorów i Centralnego Laboratorium Badawczego P.K.P., zatwierdzonego zarządzeniem Ministra Komunikacji nr P. 155/5/37 z dn. 13.V. 1937 r. samodzielny referat ekspertyz dokumentów przy Centralnym Laboratorium Badawczym w Warszawie, pod kierownictwem st. referendarza Henryka Kwiecińskiego.

W wyżej wymienionym referacie wykonywane będą:

1) ekspertyzy dokumentów i pisemne orzeczenia dla celów służbowych,

2) badanie dorywcze, okresowe i następne dowodów przewozowych i związanych z tymi dowodami dokumentów, biletów okresowych, służbowych itp.,

3) szkolenie pracowników obowiązanych do rewizji dokumentów przewozowych, dowodów jazdy itp.,

4) wykłady fachowe z dziedziny grafologii sądowej dla urzędników Ministerstwa Komunikacji i pracowników P.K.P.,

5) badanie i uzgadnianie form układu druku i materiałów, używanych przy sporządzaniu dowodów przewozowych, druków sprzedażnych i innych dokumentów, w celu utrudnienia ich fałszowania,

6) badanie i opiniowanie co do właściwego zastosowania odpowiednich gatunków mteriałów i przyborów do pisania, używanych do sporządzania dokumentów na P.K.P.,

Poza tym samodzielny referat ekspertyz dokumentów prowadzić będzie ewidencję:

7) a) wzorów pism odręcznych pracowników P.K.P.,

b) wzorów pism wszystkich maszyn do pisania, znajdujących się na P.K.P.,

c) odcisków pieczęci i komposterów P.K.P.,

8) statystykę ujawnionych fałszerstw dokumentów na P.K.P. z podziałem na rodzaje, celem przeciwdziałania,

9) fotografikę dokumentów.

Do czasu i w miarę uzyskania i wyszkolenia odpowiedniego personelu i w miarę postępu prac przygotowawczych, samodzielny referat ekspertyz dokumentów wykonywać będzie na razie tylko najpilniejsze ekspertyzy dokumentów.

Dalszych szczegółowych wyjaśnień w tym względzie udzieli C.B.Z. lub C.L.B. w oddzielnym okólniku i zawiadamiać będzie w przyszłości o podejmowaniu dalszych prac, wymienionych pod 1 — 9 i sposobie ich wykonywania.

Podając powyższe do wiadomości, Ministerstwo Komunikacji poleca wszystkie sprawy wymagające dokonywania ekspertyz dokumentów kolejowych i sprawy z tym związane kierować odtąd wyłącznie pod adresem:

„Centralne Laboratorium Badawcze P.K.P. Samodzielny Referat ekspertyz dokumentów, Warszawa ul. Wiejska 20 II piętro (tel. 9-81-10)".

Dyrekcjom poleca się udzielać C.L.B. wszelkiej pomocy w uzyskaniu bez zwłoki potrzebnych danych i materiałów w związku z czynnościami wymienionymi w niniejszym okólniku.

Nr MZ. IX. 914/5.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27, tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł. 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenmeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 96735. 21.II.38. 8500.